Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XIV. Warszawa, dnia 15 Lutego 1933 r. Nr. 2 (218)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.: 795-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU:

TAKŻE METODA?

Zauważyliśmy od pewnego czasu stosowanie w M. K. w sprawach pracowniczych pewnych metod postępowania, budzących bardzo poważne zastrzeżenia.

Gdy mianowicie którakolwiek Dyrekcja postąpi niewłaściwie, gdy decyzją swoją naruszy prawa pracownika, Ministerstwo zwleka miesiącami całemi z załatwieniem odwołania. Uniemożliwia to pracownikowi obronę przed doznaną krzywdą, albowiem służąca mu z mocy obowiązującego prawa skarga do Najwyższego Trybunału Administracyjnego lub do Sądów zwyczajnych wniesiona być może tylko na decyzję ostatniej instancji administracyjnej, t. zn. na decyzję M. K. Dopóki decyzja taka nie zostanie wydana i doręczona pracownikowi — sprawa spoczywa na martwym punkcie i posuwać się dalej nie może.

Nie byłoby w tem nic tragicznego, gdyby nie postanowienia § 16 ust. ostatni pragmatyki, według którego odwołanie nie ma mocy odraczającej. Bezprawna, a nieostateczna i nieprawomocna decyzja ulega zatem wykonaniu, pracownika pociąga się do świadczeń, potrąca się mu nieraz poważne sumy z uposażenia, a odwołanie leży sobie tymczasem pod suknem i czeka bezskutecznie na łaskawą decyzję Ministerstwa.

Nie trzeba nikomu tłumaczyć, że takie postępowanie, jest niezgodne z dobremi obyczajami, albowiem prowadzi w praktyce do unicestwienia gwarancyj praworządności w sprawach pracowniczych drogą, której Ministerstwu, zdaniem naszem, używać się nie godzi.

Dziwnym zbiegiem okoliczności podobne metody zauważyliśmy właśnie w sprawach, w których nielegalność zarządzenia Dyrekcji jest jasna i niewątpliwa. I właśnie wtedy, gdy istnieje pewność, że skarga do N.T.A. lub do sądu, musiałaby być uwzględniona, Ministerstwo uniemożliwia jej wniesienie. Co gorzej — Ministerstwo chowa pod sukno wyłącznie sprawy finansowe, pozwalające z własną korzyścią, a na szkodę pracownika potrącać z jego uposażenia należności, nałożone wbrew prawu, a zatem nielegalnie. W tych warunkach opisane metody nabierają posmaku bardzo niemiłego.

Aby uniknąć zarzutu gołosłowności wskażemy przykładowo 2 kategorje spraw, które spotykają się ze stałym, systematycznym bojkotem ze strony pp. referentów ministerjalnych.

Pierwszą kategorję stanowią sprawy dotyczące sposobu stosowania § 37 pragmatyki. Paragraf ten pozwala nakładać na pracownika obowiązek zwrotu szkody wyrządzonej przez czynność służbową, nie inaczej jednakże, jak po przeprowadzeniu specjalnego postępowania. § 37 nakazuje w szczególności przesłuchać pracownika, zbadać świadków, a w razie potrzeby i biegłych i sprawdzić dowody, a zwłaszcza dowody ksiąg i dokumentów. Pracownik ma prawo być obecnym przy dochodzeniach, zadawać pytania świadkom i biegłym, uczestniczyć w sprawdzaniu dowodów oraz przeglądać akty dochodzeń.

Od czasu wydania przytoczonego wyżej przepisu, t. j. od 3 lat z górą nie spotkaliśmy jeszcze ani jednego wypadku, aby którakolwiek Dyrekcja zastosowała się do jego postanowień. Poprostu przypisuje się pracownikowi do zwrotu pewną, dowolnie określoną, sumę, nie troszcząc się o przeprowadzenie prawidłowego postępowania. Gdy jednak pracownik odwoła się do M. K. powołując się na pominięcie istotnych form postępowania z jego szkodą, — Ministerstwo milczy i wogóle odwołania nie załatwia. Wątpliwej wartości „dowcip" tej metody polega na tem, że pracownik nie może ani zakwestjonować prawidłowości decyzji w skardze do N. T. A. ani też wnieść skargi do sądu, do czego ma w teorji prawo z mocy postanowień § 38 pragmatyki. Co gorzej Dyrekcje, wbrew wyraźnym postanowieniom § 44 ust. 2 pragmatyki potrącają w takich wypadkach odszkodowanie z uposażenia delikwenta mimo, iż decyzja nie jest jeszcze ani ostateczna ani, tem mniej, prawomocna. W ten sposób z punktu widzenia interesów P. K. P. jest wszystko w porządku. Pieniądze są zainkasowane, odwołanie leży pod

PODZIĘKOWANIE

P. Dyr. Departamentu Mechanicznego M. K. inż. T. Świeściakowski, raczył łaskawie nadesłać pod naszym adresem życzenia noworoczne.

Stwierdziliśmy z przykrością, iż w poprzednim numerze „Maszynisty" wskutek omyłki zecerskiej nazwisko p. Dyr. inż. Świeściakowskiego zostało pominięte.

Przepraszając za mimowolną omyłkę przesyłamy p. Dyrektorowi serdeczne podziękowanie za pamięć i życzenia.

Prezydjum Z. Z. M.

suknem, a pracownik jest bezbronny i unieruchomiony. Wątpimy jednak, czy wszystko jest w porządku z punktu widzenia prawa i praworządności.

Drugą grupą spraw, które nie mogą doczekać się załatwienia przez M. K. są sprawy znanych i głośnych rewizyj uposażenia kolejarzy górnośląskich. Wiadomo, iż w roku ubiegłym jakiś dowcipny referent w DOKP. Katowice doszukał się błędu w sposobie zaszeregowania licznych pracowników tejże Dyrekcji, dokonanem w latach 1923 i 1924. Skomponował sobie zatem jakieś pseudouzasadnienie, powołał się w sposób nieprawdopodobny, na pierwsze lepsze z będących pod ręką, paragrafy i na tej podstawie przypisał licznym pracownikom do zwrotu po kilkaset, a nawet po kilka tysięcy złotych. Decyzje te urągają jawnie prawu i niedwuznacznym wyrokom N. T. A. Niema żadnych wątpliwości, że skargi tych pracowników do N. T. A. muszą być uwzględnione. Odwołania wniesiono przed 7-mioma miesiącami, a mimo to, czy może właśnie dlatego, pp. referenci ministerjalni dotąd odwołań tych jakoś załatwić nie mogą. W dodatku Dyrekcja Katowicka nie wykazała w tej sprawie należytego umiaru godnego tak poważnej instytucji i mimo wniesionych odwołań niezawahała się zarządzić potrącenia nałożonych zwrotów z poborów pracowników.

I znowu z punktu widzenia interesów P. K. P. wszystko jest w porządku. Sądzimy jednak i powtarzamy raz jeszcze, że takie postępowanie nie odpowiada godności największego przedsiębiorstwa Państwowego i Ministerstwa Rzeczypospolitej.

Sądzimy tedy, że o tem wszystkiem nic nie wie ani p. Kierownik Ministerstwa Komunikacji ani p. Dyrektor Biura Personalnego; nie sposób bowiem przypuścić, aby wiedząc o tem chcieli tolerować tak niewybredne metody z dotkliwą szkodą dla reputacji Ministerstwa i dla poczucia prawa i gwarancyj prawnych wśród personelu.

Żywimy nadzieję, że tą drogą dotrze do nich wiadomość o dziwnych praktykach pp. referentów i że wydane zostaną zarządzenia, aby te drażliwe a zaległe sprawy załatwiono niezwłocznie i aby takie metody nie powtarzały się w przyszłości.

PLAN FINANSOWO GOSPODARCZY P. K. P. NA ROK 1933

II. SŁUŻBA PAROWOZOWA

W artykule poprzednim (patrz „Maszynista" Nr. 1 z r. 1933, str. 2), w którym zajmowaliśmy się planem finansowo - gospodarczym P. K. P. na r. 1933, rozważając go z punktu widzenia ogólnego podkreśliliśmy z całym naciskiem, iż wnioski wysnute z cyfr i zestawień preliminarza, mają wartość niewielką. Dyspozycyjny charakter planu, służące Ministrowi prawo przenoszenia kredytów omal bez ograniczeń, a wreszcie wiadoma zgóry nierealność przewidywań — wszystko to stawia znak zapytania nad każdą cyfrą i każdem zestawieniem i sprawia, że omawiany plan jest raczej wyrazem pobożnego życzenia niż obrazem przyszłej gospodarki przedsiębiorstwa. Wiadomo zgóry, że plan nie będzie wykonany tak, jak go zestawiono, nie wiadomo jednak co i jak zmianie ulegnie. Trudno w tych warunkach przewidywać cośkolwiek z jakiem — takiem poczuciem prawdopodobieństwa. Nie zwalnia nas to jednak od obowiązku rozważenia cyfr i zestawień planu w dziale, który naszej pracy zawodowej bezpośrednio dotyczy.

Wydatki na służbę parowozową preliminowano ogółem w wysokości zł. 136.083.000. W porównaniu z preliminarzem na 9 miesięcy r. 1932 (zł. 130.155.000), tudzież z zamknięciem za rok 1931—32 (zł. 169.697.280) i za rok 1930—31 (zł. 194.035.616), uderza bardzo poważna zniżka spowodowana zmniejszeniem kredytów zarówno rzeczowych, jak też i osobowych. Uposażenie personelu dotowane jest ogółem sumą 43.412.000 zł., w czem na uposażenie pracowników etatowych wypada zł. 37.839.000, nieetatowych zł. 5.023.000 zaś na koszty zastępstwa chorych i urlopowanych ,tudzież na odszkodowania za niewykorzystane urlopy 550.000 złotych.

Zniżka kredytów w porównaniu z okresami poprzednimi (preliminarz za 9 mies. 1932 r., zł. 40.272.000, zamknięcie rachunk. za r. 1931—32 zł. 54.158.981 i za rok 1930—31, zł. 65.196,322) ,tłumaczy się zarówno znaczną obniżką uposażeń, jak też i poważną redukcją ilości etatów. W szczególności plan przewiduje następujące ilości etatów budżetowych:

ETATOWI:

Grupa upos.	1932	1933	Różnica
VIII.	1.833	1.833	—
IX.	3.149	3.099	— 50
X.	1.790	1.760	— 30
XI.	3.108	2.800	—308
XII.	1.048	1.048	—
XIII.	155	455	—300
XIV.	99	99	—
Razem	11.482	10.794	—688

NIEETATOWI:

Grupa upos.	1932	1933	Różnica
XI.	255	255	—
XII.	1.180	1.180	—
XIII.	296	96	—200
XIV.	518	161	—357
XV.	175	—	—732
Razem	2.424	1.692	—732

Powyższe zestawienie wskazuje, iż ilość etatów budżetowych dla maszynistów I kl., nie ulega zmianie, natomiast zmniejszono ilość miejsc dla masz. II kl. o 50, dla pom. masz. I kl. o 30 i dla pom. masz. II kl. aż o 308. Jednakże nawet na podstawie tych, napozór tak szczegółowych, danych, nie można zbyt pochopnie wysnuwać wniosków na przyszłość. Ilość rzeczywiście obsadzonych etatów nie odpowiada, jak to powszechnie wiadomo, ilości preliminowanej w budżecie, a wobec tego nie sposób orzec, czy obniżenie ilości etatów w grupach IX, X i XI jest przystosowaniem budżetu do istniejącego stanu rzeczy, czy też zapowiedzią dalszej redukcji personelu. Łudziłby się również i ten, ktoby na podstawie cyfr preliminarza prorokował znaczniejszą ilość awansów do grupy VIII, albowiem normalna gospodarka budżetowa dawno już należy do przeszłości i mimo poważnego ubytku naturalnego i sztucznego w grupie VIII, Ministerstwo ze względów oszczędnościowych może wogóle awansów nie udzielać. Pewnem jest jedno tylko: znaczna obniżka ilości stanowisk w grupie XI utrudni uzyskanie etatów pom. masz. II kl. pracownikom próbnym i nieetatowym, czyli tak potocznie zwanym „kandydatom".

Zauważyć należy, że w służbie parowozowej zatrudnionych jest ponadto ogółem 2.991 pracowników, płatnych z kredytów rzeczowych. Pracownicy ci, zatrudnieni głównie w parowozowniach i składach opałowych są w przeważającej większości nieetatowymi w grupach od XIII do XV.

Na różne wydatki osobowe preliminarz przewiduje kredyt 72.000 zł., na koszty podróży i djety 131.000, na umundurowanie 808.000 zł., na premje (z wyjątkiem węglowych) 500.000 zaś na godzinowe i kilometrowe 14.810.000 zł. Zniżka tej ostatniej pozycji w porównaniu z preliminarzem za 9 miesięcy poprzedniego roku (zł. 16.000.000) jest znaczna, gdy jednak zestawimy ją z przewidywaną ogólną ilością przebiegów — okaże się, że obniżka ta odpowiada procentowo mniej—więcej osłabieniu ruchu. Mimo to ryzykownem byłoby twierdzenie, że z tej strony personelowi parowozowemu nic nie zagraża.

Wydatki na paliwo dla parowozów przewidywane są w wysokości ogólnej 69.300.000 zł., w czem na zakup 2.542.000 ton węgla po 26 zł. — 66.692.000 zł. na premje 2.898.000 zł. i na podawanie węgla 4.310.000 zł. Suma pozycyj szczegółowych daje zł. 73.300.000 kredyt budżetowy preliminowano, jednak niżej z uwagi na przewidywaną (nareszcie!) zniżkę ceny węgla.

Norma węglowa została podwyższona z 55.3 kg. na 57 kg. węgla normalnego na każde 1000 brutto—tonn — kilometrów. Równocześnie jednak uległa zniżce norma premjowa z 0,07 na 0,065 zł. w tym samym stosunku. Na tej podstawie można przewidywać, iż stosunki w dziedzinie oszczędności i premji opałowych rozpatrywane w skali ogólnej, a więc z wyeliminowaniem stosunków lokalnych — nie ulegną większej zmianie.

Kredyt na smary w wysokości 1.900.000 nie budzi w porównaniu z

okresem poprzednim większych wątpliwości. To samo dotyczy kredytów na oświetlenie parowozów (zł. 460.000) i na czyszczenie parowozów (3.840.000).

W ruchu motorowym preliminarz przewiduje ogółem wykonanie 1.940.000 motoro - kilometrów, w czem 220.000 mot.-km. wagonów parowych, 1.500.000 mot. - km. wagonów akumulatorowych i 220 mot.-km. wagonów spalinowych.

Z TAJEMNIC CIEMNOGRODU

Znane już dzisiaj na całym świecie miasto Brześć n. B. nie cieszy się, bynajmniej, dobrą sławą. Takie ma już widać szczęście do ludzi i stosunków. Ostatnio zapoznaliśmy się bliżej z jawnem i zakulisowem życiem tamtejszej parowozowni. Uderzające postępy, jakie poczyniła w tej miejscowości nagle i nieoczekiwanie propaganda B. B. Z. M., niedająca pozatem nigdzie indziej podobnych rezultatów pozwalały już zgóry przewidywać stosunki niezdrowe i anormalne.

Rzeczywiście, to, co zdążyliśmy zbadać i ustalić przedstawia się wręcz nieprawdopodobnie, wygląda na złudzenie, na fantazję raczej niż na rzeczywistość. Gdybyśmy nie żyli w siódmym roku „sanacji", trudnoby było uwierzyć, że żyjemy w Europie, w wieku dwudziestym, w państwie mającem pretensje do cywilizacji i że obracamy się wśród pracowników P. K. P., przedsiębiorstwa mającego szczegółowo i pracowicie ustaloną hjerarchję służbową.

Brześć, jak wiadomo, leży w okręgu Dyrekcji wileńskiej. Nieszczęsny ten okręg, żarty złowrogą spuścizną Landsberga, żyje wciąż jeszcze miazmatami rozkładu, które mu zaszczepione zostały w pierwszych latach istnienia P. K. P. Dusze pracowników opętane są dotąd jeszcze strachem przed decyzją władzy, dla której nie było żadnego hamulca ani żadnych granic, ustanowionych prawem. Paniczna trwoga przed utratą chleba powszedniego dominuje w nastrojach, dyktuje kolejarzom sposób postępowania, zmusza ich do poniżania swej godności ludzkiej i obywatelskiej, zniepráwia i wypacza ich charaktery. Tak zwana „władza" od najniższego do najwyższego szczebla hjerarchji, przepojona poczuciem własnej wszechpotęgi, nastrój ten podsycała i hodowała go systematycznie tak długo, dopóki sama nie wpadła w pułapkę.

Bo oto minął Landsberg i minęły czasy jego bezpośrednich następców a nad przedsiębiorstwem P. K. P. w granicach Dyrekcji wileńskiej zapanowała siła tajemnicza zwana „racją stanu". Powiał prąd, według którego wszystko podporządkowane być musi interesom rządzącego stronnictwa. Nieszczęściem, stronnictwa tego nie można było odrazu utożsamić z legalnemi władzami P. K. P., a zatem w imię tego stronnictwa działać i występować począł kto chciał i kto był dość sprytny, aby wzbudzić wiarę w swoje „stosunki", „zasługi", znajomości i t. p.

Teraz, w kolejnym porządku rzeczy schowali ogon pod siebie pp. naczelnicy większego i mniejszego autaramentu. Nie wiadomo skąd i kiedy może nastąpić cios i energiczne kopnięcie, zakończone upadkiem po za szeregi pracowników P. K. P. Trzebaż się zatem podporządkować i słuchać skąd wiatr powieje! Cóż w tem dziwnego zatem, że szeroko otwarły się możliwości działania dla rozmaitych spryciarzy i kombinatorów? Przy tajnych wpływach, przy pielęgnowanem pracowicie donosicielstwie, w epoce powszechnej niepewności i dezorjentacji — nic łatwiejszego jak podszyć się pod 4-tą czy 15-tą brygadę, stanąć po stronie „ideologji", a nawet dać się wynająć policji na tajniaka i takim sposobem zawładnąć całą, szeroką dziedziną działalności P. K. P., nie mając po temu ani prawa ani żadnych kwalifikacyj, nie wyłączając przedewszystkiem moralnych. Nikt przecież nie zaoponuje; strach odjął tym ludziom nietylko odwagę obywatelską, ale i rozum. Psychoza zbiorowej trwogi czyni z ludzi na wysokich nawet stanowiskach baranów idących biernie i bezwolnie przed siebie, naoślep.

Ma Oddział Mechaniczny w Brześciu swego naczelnika, inżyniera, mianowanego według wszelkich reguł przez właściwe władze, ma takiego naczelnika także i brzeska parowozownia. Zdawałoby się, że do nich należą rządy, że oni powinni ludzi karać i nagradzać, że do nich należy decyzja o kwalifikacji, awansach, przydziale pociągów i t. d.

A jednak nieprawda, bo każdy w Brześciu przyzna i przyznać musi, że rządzi **Kania**. Na imię mu Aleksander a zajmuje stanowisko maszynisty-instruktora. Był kiedyś zatrudniony w Warszawie i znają go tutaj dobrze. Kto, kiedy i jakim cudem zrobił go instruktorem — nie wiadomo. Trudno jednak znaleźć w nim jakiekolwiek kwalifikacje fachowe na to odpowiedzialne stanowisko. O to jednak mniejsza, ważniejsze to, że **Kania** przydziela awanse, choć nie jest dyrektorem kolei, **Kania** decyduje o kwalifikacjach, choć nie zasiada w komisjach kwalifikacyjnych, **Kania** przydziela pociągi, choć nie należy to do jego kompetencyj urzędowych — słowem Kania jest panem i władcą. Oczywiście, przy takiej ilości nadprogramowych zajęć, nie może robić tego, co do niego właściwie należy. Po odbiór parowozów jeżdżą maszyniści bez tytułu „instruktora", co zresztą i tym parowozom i interesom P. K. P. tylko na pożytek wychodzi, kto inny robi próby i badania, a **Kania** włóczy się po terenie kolejowym i „sprawuje władzę". Co zatem robią pp. Czarnocki i Bujdens, naczelnicy? Ano boją się **Kani** i słuchają **Kani** — to najlepsze może określenie ich funkcyj. „Szara eminencja" brzeskiego Oddziału Mechanicznego umie należycie wzbudzić posłuch, dla swej osoby. Niedawno p. Czarnocki był już na wylocie. Uwziął się na niego wszechwładny **Kania**. Sobie tylko wiadomemi drogami obsypał naczelnika stekiem oszczerstw i kalumnij, jawnie zbierał na niego jakieś, zapewne wymuszone podpisy, słowem, nie krępując się zbytnio, zmierzał do usunięcia p. Czarnockiego ze służby na P. K. P. I byłoby mu się to udało, gdyby nie przypadkowa tylko okoliczność, a mianowicie: znalazł się człowiek na stanowisku poważnem i wysokiem, który znał p. Czarnockiego i wydał mu pochlebną opinję, zaczem memorjały **Kani** powędrowały narazie pod sukno. Czy na zawsze — niewiadomo, p. Czarnocki jest zatem ostrożny i podatny na tak przemożne wpływy.

Nie każdy jednak jest inżynierem Czarnockim i nie każdy zna wysoko postawione i wpływowe osobistości. To też zemsta Kani dosięga bezkarnie ludzi skromnych i bezbronnych. Zato przemożna jego protekcja osłania przyjaciół. Jednym z nich jest niejaki **Wołoszko**, osobnik niedawno dopiero, w długi czas po powstaniu Państwa Polskiego nawrócony na polską wiarę i natchniony ostatnio sanacyjnym zapałem. On to swego czasu nazywał Państwo Polskie państwem sezonowem. „Ta wasza Polsza — jak mawiał w rodowitym swym języku, będąc już wówczas pracownikiem P. K. P. — „długo nie potiwa". Opisano ten wypadek, podpisano go jawnie imionami i nazwiskami i doniesiono komu należy. Ale że większa jest radość w niebie z jednego nawróconego niż z dziesięciu sprawiedliwych — Wołoszce, stuprocentowemu sanatorowi, gorliwemu wyznawcy „ideologji" i przyjacielowi **Kani** nawet za to żadna krzywda stać się nie może. Doniesienie na Wołoszkę utknęło gdzieś, w jakiemś biurze Dyrekcji, tymczasem zaś Kania usuwa świadków i wogóle ludzi dla Wołoszki niedogodnych. Wyleciał już z § 134 Brożek, podobno mają wylecieć i inni.

Możnaby było snuć tę niesamowitą opowieść długo jeszcze, gdyby nie brak miejsca. Wystarczy i to jednak do wysnucia smutnych refleksyj.

Do czego takie stosunki mogą doprowadzić? Co czeka przedsiębiorstwo P. K. P., jeśli Dyrekcja i Ministerstwo Komunikacji toleruje działalność takiego człowieka, patrząc obojętnie na zupełne zdeptanie autorytetu odpowiedzialnych naczelników na poważnych stanowiskach. To przecież urąga i pluje wprost w twarz wszelkiemu porządkowi, wszelkiej celowości pracy. A jednak nie Kania ludzi mianuje, nie on ich kwalifikuje, nie on ich z pracy wyrzuca. Czyni to Dyrektor Kolei za czyjąś namową, pod czyimś wpływem czyni to M. K. także nie na podstawie doniesień własnych organów, lecz pod wpływem czynników postronnych, nieuchwytnych i nieodpowiedzialnych. Poza tymi zakulisowymi wpływami usadowił się taki

Kania, pociąga za sprężynę i kpi sobie jawnie ze wszystkich, Ministerstwa Komunikacji nie wyłączając.

I dziwić się należy stronnictwu rządowemu oraz wiadomym Wydziałom województwa poleskiego czy starostwa brzeskiego, że sobie kogoś lepszego do tej roboty nie znalazły, że się tak dały wziąć na kawał. W Brześciu wiadomo wszystkim, że ów **Kania**, podający się za peowiaka nigdy w rzeczywistości w P. O. W. nie służył. Wiedzą o tem nawet i wybitni, czynni członkowie B. B. W. R., a jednak milczą. Może dlatego bo wstyd im, że przez ich protekcję Kania za nieistniejące zasługi z czasu nigdy nie byłej służby w P. O. W. dostał krzyż zasługi. Coprawda ruszyło ich sumienie, gdy miał czelność zażądać ponadto krzyża walecznych i podanie jego wrzucili do kosza, ale i oni widać opętani są psychozą strachu i boją się ruszyć potentata.

Wiadome są zresztą i inne fakty. Kania przecie łask swoich za darmo nie udziela. Są awanse, ale są i poczęstunki, bankiety uroczyste, ze śmiertelnem zalewaniem, z toastami na cześć Kani a na koszt awansowanych poza kolejką. Za wyjazdy do Wilna w interesie protegowanych Kania pobiera podobno djety nietylko od P. K. P. Zresztą, cielęcina i indyki też się przydają w gospodarstwie domowem, zwłaszcza dostarczone gratis, w poczuciu wdzięczności za doznane przysługi i wysoką a skuteczną protekcję. O tem wszystkiem Brześć cały wie i milczy — cóż dziwnego?

Nic też nie ma dziwnego w niebywałem powodzeniu BB. Z.M. na terenie Brześcia skoro po stronie tego Związku stanął ostatnio sam **Kania**. Pilecki i Kania, bratnie dusze, porozumiały się rychło. Racja stanu kazała Kani poprzeć B. B. Z. M. Czyni to w sposób znany i w Dyrekcji wileńskiej zdawna praktykowany. Grozi poprostu odebraniem pociągów, wymyśla od bolszewików, straszy utratą pracy i zarobku Wprawdzie nikt nie słyszał jeszcze potwierdzenia tych gróźb z ust naczelnika, wprawdzie odgrodził się od tych praktyk wyraźnie p. Dyr. Kolei inż. Falkowski, ale psychoza strachu robi swoje: zmusza ono do uległości, znieprawia dusze, hoduje służalców, niepomnych już nietylko własnej godności ale i własnego interesu.

Dla opuszczających nasze szeregi w Brześciu mamy gorące współczucie. Zapytywani, dlaczego odeszli, odpowiadają: **musieliśmy.** Nie chcemy dochodzić co i w jaki sposób mus ten wytworzyło. Ostrzegamy jednak dopóki czas: bije już godzina na zegarze dziejowych wydarzeń. Służalstwo na długo nie popłaca, a powrót do gniazda może być trudny lub nawet niemożliwy.

Na Kanię zaś rada się znajdzie prędzej czy później. Sądzimy, że już tych kilka słów zbudzi z letargu kogo należy. Jeśli nie — dodamy więcej.

Inż. WITOLD JAN BIENIECKI

Dnia 19 grudnia 1932 r. zmarł w Warszawie inż. Witold Jan Bieniecki b. Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

Zmarły należał do najwybitniejszych naszych fachowców kolejowych. Jako absolwent Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, po krótkiej pracy w Rosji wstępuje na służbę b. Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej, na której pełni kolejno funkcje: inżyniera w Dziale Technicznym, pomocnika Nacz. Oddz. Drogowego w Ząbkowicach, naczelnika Oddziału Drogowego w Włocławku, wreszcie zaś, bezpośrednio przed wybuchem wojny, starszego inżyniera Wydziału Drogowego i kierownika Oddziału dla spraw przebudowy węzła warszawskiego.

Na ewakuacji w Rosji przebywa w Mińsku w służbie kolei Libawo - Romenskiej. W r. 1918 powraca do kraju, stając do pracy początkowo na dawnym swoim posterunku, kierownika przebudowy węzła warszawskiego, poczem zostaje Naczelnikiem Wydziału Drogowego, wiceprezesem, a wreszcie w r. 1925 Prezesem Dyrekcji Warszawskiej. Ze stanowiska tego ustępuje w r. 1930 z powodu złego stanu zdrowia.

Zmarły położył niemałe zasługi dla kolejnictwa polskiego. Był m. in. współtwórcą i, w dużej mierze, wykonawcą planów przebudowy węzła warszawskiego, jego też dziełem jest nowy, imponujący gmach Dyrekcji warszawskiej.

Jako zwierzchnik był zmarły człowiekiem, że tak powiemy, „przedmajowym". Nie znał i nie uznawał kompromisów pomiędzy własnem sumieniem i obowiązkami swego urzędu, a pomiędzy „racją stanu", czy też troską o swoje własne stanowisko. Do podwładnych odnosił się sprawiedliwie, uznawał w teorji i w praktyce doniosłą rolę Związków Zawodowych i współpracował z niemi chętnie i lojalnie. To też ogół pracowników żegnał go z prawdziwym i niekłamanym żalem.

W obrzędzie pogrzebowym, który odbył się dnia 2?.XII 1932 r., wzięli udział reprezentanci Centrali Z.Z.M. okręgu warszawskiego i kół miejscowych warszawskiego węzła.

SPRAWY SŁUŻBOWE

O polepszenie losu pracowników próbnych

Stosunki personalne na P. K. P. wciąż jeszcze są przedmiotem eksperymentów. Chaotyczny ich rozwój w pierwszych latach niepodległości, aczkolwiek zupełnie zrozumiały i usprawiedliwiony, dotąd jeszcze wywiera swój wpływ szkodliwy, ujawniający się przedewszystkiem niesłychanem skomplikowaniem pozycji prawnej poszczególnych grup pracowniczych. Dość powiedzieć, że np. wśród t. zw. „kandydatów" na stanowiska w służbie parowozowej wyróżnić można aż 4 grupy różne co do praw, lecz równe co do obowiązków. I tak istnieją wśród nich „kandydaci" w ścisłem znaczeniu tego słowa, z tytułem „prowizorycznych pomocników maszynistów II klasy", opłacani miesięcznie, ale według stawek dla nieetatowych. Obecnie obowiązująca pragmatyka takiej kategorji pracowników nie zna, lecz mimo to „kandydaci" istnieją do wymianowania, czy, — nie daj Boże, — do wymarcia. Istnieją pozatem kandydaci o charakterze „pracowników nieetatowych" w rozumieniu pragmatyki, aczkolwiek przepisy obowiązujące takiego stanowiska dla aspirantów do posad w służbie na parowozie nie przewidują. „Nieetatowymi" są ci, którzy byli nimi przed 1. IX. 1929 i którym ich dawne uprawnienia pozostawiono znowu do wymianowania. Istnieją dalej kandydaci o charakterze pracowników „próbnych". Także i takiej kategorji nie zna obecna pragmatyka i ci zatem są na wymianowaniu, czy na wymarciu. Wreszcie liczni, zatrudnieni na parowozie ślusarze na wyszkoleniu, często egzaminowani i od lat kilku pełniący obowiązki pomocników maszynistów, są pracownikami czasowymi, zatrudnionymi na podstawie umowy o pracę. Nie trzeba dowodzić, iż opisany stan rzeczy jest absurdalny i szkodliwy nietylko dla samych pracowników, lecz przedewszystkiem dla interesów P. K. P. i że powinien być conajrychlej w sposób radykalny zmieniony. Tymczasem jednak na to się nie zanosi, a opisany powyżej chos powoduje coraz to nowe trudności i coraz to nowe rodzi krzywdy dla personelu.

Ostatnio zdarzył się fakt niezwykły, a nawet paradoksalny, w stosunku do pracowników próbnych. Ich prawa i obowiązki reguluje specjalne rozporządzenie M. K. z roku 1929. Stosunek służbowy tych pracowników, jako uregulowany jednostronnem zarządzeniem władzy, ma charakter publiczno-prawny. Gdy zatem nowe przepisy emerytalne wyłączyły od prawa do zaopatrzenia emerytalnego tylko pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę (czasowych i kontraktowych)—pracownicy próbni uzyskali prawa emerytalne na równi z etatowymi, „kandydatami" i nieetatowymi.

Oczywiście, przyznanie uprawnień emerytalnych uznać należy bez wahania za przywilej doniosłej wartości i za zdobycz, którą pogardzać nie sposób. Niestety, wraz z prawami nabyli pracownicy próbni także

i obowiązki w postaci opłacania wkładki emerytalnej. Wkładka ta jest wysoka, zwłaszcza u pracowników służby parowozowej, którzy wzamian za przysługujące im prawo półtorakrotnego zaliczania czasu służby opłacają aż 12% uposażenia tytułem wkładki. Trudno się uwolnić od złośliwego podejrzenia, że obdzielenie pracowników próbnych prawami emerytalnymi dokonane zostało nie tyle w interesie tych pracowników i z troski o ich los, lecz raczej celem zasilenia funduszów P. K. P. Pracownicy próbni nie mają żadnej gwarancji stałości stosunku służbowego: można ich zwolnić po upływie 4 tygodni choroby, za dwutygodniowem wypowiedzeniem bez podania powodów, w razie niedostatecznej opinji służbowej i t. p. Emerytura dla pracowników zatrudnionych w takich warunkach jest muzyką dalekiej i niepewnej przyszłości, a wkładka w postaci potrącenia 12% poborów jest ciężarem dotkliwym i namacalnym. Złośliwa, a uporczywa myśl podsuwa przytem takie n. p. proste obliczenie: według § 18 przepisów emerytalnych pracownik, który nie nabył praw do zaopatrzenia emerytalnego, otrzymuje za każdy pełny rok służby odprawę w wysokości podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego, a więc sumy, od której ostatnio uiścił wkładkę. Gdy zatem taki próbny „kandydat" pracował przez rok i płacił co miesiąc po 12%, t. j. razem 144% podstawy — otrzyma po rozwiązaniu stosunku służbowego tylko 100%, a 44% z dodatkiem procentów zainkasują na czysto P. K. P. Gdyby np. zwolnienie nastąpiło po 4 latach i 11 miesiącach, zysk P. K. P. wynosiłby na czysto bez procentów 308% podstawy wymiaru! A o taki zysk przecież łatwo!

W tych warunkach udzielenie uprawnień emerytalnych pracownikom próbnym, a więc zatrudnionym z natury rzeczy nie na stałe, lecz prowizorycznie, należałoby uznać, nie bawiąc się w żadne względy, za nonsens, gdyby „próba" na P. K. P. nie trwała tak długo, jak to się dzieje stale. Zawsze pracownik taki ma zabezpieczenie dla siebie i rodziny w razie nieszczęśliwego wypadku, a po szczęśliwem uzyskaniu etatu nie traci lat próby bezpowrotnie.

W niczem to, oczywiście, nie poprawia jego obecnej, ciężkiej doli. Mamy przed sobą obliczenie oparte na danych urzędowych, które ilustruje dosadnie położenie pracownika próbnego po udzieleniu mu przywilejów emerytalnych. Dla wyjaśnienia dodać należy, że próbni uzyskali prawa emerytalne od 1. VIII. 1932, zanim jednak M. K. zdążyło wydać Dyrekcjom instrukcje, minął grudzień, tak, że na koncie próbnych znalazły się zaległości w opłacie wkładki w wysokości 60% poborów, co ściąga się im obecnie w 12 ratach.

Zatem pracownik próbny, żonaty, w wysokim stosunkowo stopniu służbowym (4a) otrzymał za styczeń 1933 roku, ogółem zł. 170,85. Z tego potrącono mu: 1) opłatę emerytalną normalną zł. 17,88; 2) opłatę emerytalną zaległą zł. 5,96; 3) opłatę do Kasy chorych zł. 5,85; 4) ratę za ubranie ochronne zł. 12,05; 5) ratę za węgiel zł. 14; 6) wkładkę do LOPP. zł. 0,50 i 7) na kolonje letnie zł. 0,25. Suma potrąceń wynosi zł. 56,49, co stanowi prawie 33% uposażenia. I to bez świętówek, u pracownika wynagradzanego według tabeli „B", a więc za pełnych 30 dni w miesiącu. Po uwzględnieniu czterech tylko świętówek pozostaje na utrzymanie pracownikowi żonatemu, w tym stopniu uposażenia zł. 86,26, samotnemu zł. 78,28.

W pełnem zrozumieniu naprawdę tragicznego położenia pracowników próbnych wystosowało Prezydjum do M. K. obszerny i należycie umotywowany memorjał z dn. 23.I.1933, w którym domagało się przyjścia z pomocą pracownikom próbnym i zaproponowało w tym celu następujące środki:

1) udzielenie etatów wszystkim próbnym, którzy odpowiadają przepisanym wymaganiom. Zarządzenie takie jest kardynalnym wymogiem sprawiedliwości i słuszności, skoro chodzi o pracowników egzaminowanych i kwalifikowanych, pracujących od wielu lat na stanowiskach przewidzianych dla etatowych i skoro efekt finansowy miałby w stosunku do funduszów P. K. P. minimalne znaczenie;

2) przyznanie pracownikom próbnym pomocy lekarskiej na koszt P. K. P. Pozwoliłoby to na usunięcie z potrąceń — wkładki do Kasy chorych, która stanowi pozycję dość poważną, a w dodatku nie skompensowaną należycie świadczeniami z tejże Kasy. Nie ma żadnego rozsądnego powodu, któryby uzasadniał usuwanie pracowników próbnych od prawa do pomocy lekarskiej, przysługującej prac. etatowym i nieetatowym. Mają oni równe uprawnienia z ostatnio wymienionymi pracownikami i równe z nimi obowiązki. Składka do Kasy chorych jest ciężarem dotkliwym nietylko dla nich, lecz i dla P. K. P., które dopłacają do tej składki z własnych funduszów. Za cenę tej dopłaty można przecież przyznać probnym pomoc lekarską we własnym zarządzie. Wreszcie niewątpliwie paradoksalnym jest fakt, iż pracownik próbny nie ma prawa do pomocy prawnej, jak długo pozostaje w służbie czynnej zaś zyskuje tę pomoc, jak każdy emeryt, gdy przechodzi na emeryturę.

3) niestosowanie świętówek w stosunku do pracowników próbnych. Ta najdotkliwiej upośledzona kategorja pracowników powinna być od tej plagi wolna. Zasilają oni fundusze P. K. P. na innej drodze, a przymusowe świętowanie podważa zupełnie podstawę ich egzystencji.

Prezydjum oczekuje na odpowiedź M. K., przyczem, według posiadanych przez nas informacyj, postulat przyznania pomocy lekarskiej posiada realne widoki uwzględnienia.

Dochodzenia w wypadkach przejechania sygnału „stój"

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 1 z r. 1933 pod poz. 6. ukazało się Rozporządzenie p. Ministra Komunikacji z dnia 15 grudnia 1932 r. Nr. R. O. V/125/18 o przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach przejechania przez pociągi semaforu, ustawionego na „stój", treści następującej:

„Ze względu na powtarzające się wydarzenia przejechania przez pociągi semaforu ustawionego na „stój" i na nie jednolite postępowanie w Dyrekcjach Okręgowych przy przeprowadzaniu dochodzeń w tych sprawach—zarządzam, co następuje:

1) Dochodzenie o przejechaniu semaforu, ustawionego na „stój" powinno być zawsze, w myśl § 17 „Przepisów Nr. R 3", przeprowadzane komisyjnie pod przewodnictwem Odcinkowego Kontrolera Ruchu. W skład Komisji powinien bezwzględnie wchodzić przedstawiciel służby Mechanicznej (Kontroler Mechaniczny — a gdzie ich niema — Naczelnik Parowozowni lub jego zastępca).

2) Dochodzenie w sprawie przejechania semaforu ustawionego na „stój" należy przeprowadzić w terminie przyśpieszonym.

3) W razie ustalenia przez Komisję przeprowadzającą dochodzenie, że przejechanie przez pociąg semaforu ustawionego na „stój" nastąpiło z winy drużyny parowozowej — drużynę tę należy niezwłocznie usunąć od obsługiwania parowozów i pociągnąć ją do odpowiedzialności dyscyplinarnej. Do czasu zadecydowania sprawy przez Dyrekcję, drużynę usuniętą od obsługiwania parowozów należy zatrudnić w warsztatach lub parowozowni.

4) W razie oświadczenia maszynisty, że przejechanie semaforu, ustawionego na „stój" przez pociąg, prowadzony na hamulcach ręcznych nastąpiło z powodu niehamowania lub nieodpowiedniego hamowania przez drużynę konduktorską, Zawiadowca stacji lub dyżurny ruchu obowiązany jest, w myśl pkt. e § 7 „Przepisów Nr. R. 3", niezwłocznie sprawdzić stan klocków hamulcowych i sporządzić o tem akt.

W razie zameldowania przez służbę pociągową o przejechaniu ustawionego na „stój" semaforu odstępowego — Zawiadowca stacji lub dyżurny ruchu powinien, w myśl uwagi do punktu e § 7 „Przepisów Nr. R. 3" sprawdzić, czy akt taki został przez maszynistę i kierownika pociągu sporządzony.

5) W razie ustalenia faktu przez Komisję przeprowadzającą dochodzenie, że do przejechania semaforu ustawionego na „stój" przez pociąg, prowadzony na hamulcach ręcznych, przyczyniła się drużyna konduktorska, wskutek niehamowania lub nieodpowiedniego hamowania pociągu — winnych: kierownika pociągu i konduktorów należy usunąć niezwłocznie od obsługiwania pociągów i pociągnąć ich do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

6) Rozprawy dyscyplinarne w sprawach przejechania semaforu na „stój" powinny być przeprowadzone w terminie możliwie najkrótszym.

7) Z ogłoszeniem nieniejszem, tracą moc obowiązującą rozporządzenia Nr. Nr. IV/15864/16 z dnia 30/X 1921 r., IV/1086/16 z dnia 8/11 1922 r., i IV/14041/11 z dnia 24/IX 1927 r."

Z przyjemnością stwierdzamy, iż przedrukowane powyżej rozporządzenie stanowi znaczny postęp w stosunku do postanowień, które obowiązywały dotychczas i były przedmiotem codziennych skarg i zażaleń ze strony drużyn parowozowych. Zapewnia ono szereg gwarancyj przed zbytnią pochopnością w stosowaniu zawieszeń i innych dodatkowych represyj wobec drużyn, oskarżonych, często bezpodstawnie, o zawinione przejechanie semaforu, ustawionego na „stój".

I tak: zapewniony jest bezwzględnie udział przedstawiciela służby mechanicznej w dochodzeniach. Usuwa to dotychczasową jednostronność w składzie Komisji, daje możność należytego uwzględnienia momentów, związanych z konstrukcją, ruchem i stanem technicznym parowozu i jego urządzeń i wskutek tego może się przyczynić skutecznie do wyeliminowania z orzeczeń kosyj t. zw. „patrjotyzmu służbowego", polegającego na zwalaniu zawsze i wszędzie winy na drużynę parowozową, a chronieniu od odpowiedzialności służby drogowej, stacyjnej i konduktorskiej, jako „swoich". Nakazuje się następnie zatrudnić drużynę parowozową, usuniętą od obsługi pociągów na innem stanowisku, co niezależnie od znacznej srogości zastosowanego środka zapewnia przynajmniej nieuszczuplone uposażenie zasadnicze, podczas gdy poprzednio regułą było zawieszanie w służbie z utratą połowy poborów. Doniosłe znaczenie posiadają postanowienia, dotyczące odpowiedzialności drużyny konduktorskiej. Każdy fachowiec wie i rozumie, że pociąg prowadzony na ręcznych hamulcach, nie może być w warunkach normalnych zahamowany należycie i na czas samym parowozem. Po to właśnie istnieją hamulcowi. Mimo to ciężar odpowiedzialności spoczywał zawsze dotąd wyłącznie na drużynie parowozowej. Brak ścisłych przepisów o odpowiedzialności drużyny konduktorskiej i bardzo rzadkie w praktyce wypadki pociągania do tej odpowiedzialności zachęcały drużyny konduktorskie do lekceważenia obowiązków. Omawiane rozporządzenie usuwa ten stan rzeczy i jest nadzieja, że w ten sposób poczucie pewności drużyny parowozowej zwiększy się znacznie oraz, że niejednokrotnie drużyna ta będzie mogła uchylić się od odpowiedzialności za cudze winy. Z naciskiem jednak zwracamy uwagę na konieczność natychmiastowego i dokładnego badania temperatury klocków w każdym podejrzanym wypadku. W interesie drużyny leży sprowadzenie natychmiast na miejsce powołanego funkcjonarjusza (dyżurny ruchu, zawiadowca stacji), aby zabezpieczyć sobie cenny dowód w postępowaniu dyscyplinarnem.

Omówione powyżej zmiany pokrywają się w zupełności ze stanowiskiem naszego Związku, wyłuszczonem w licznych pismach i memorjałach, wnoszonych do M. K. Ostatnio interwenjowaliśmy w tej sprawie na audjencji u p. Ministra Komunikacji, który stanowisko nasze, jak widać, zrozumiał i postulat nasz uwzględnił. Możemy zatem stwierdzić z zadowoleniem, iż uporczywe nasze starania uwieńczone zostały powodzeniem, z niemałym pożytkiem dla drużyn parowozowych.

Pozostała wprawdzie bez zmiany sroga sankcja w postaci usunięcia doraźnego od służby pociągowej i przymusu skierowania sprawy na drogę postępowania dyscyplinarnego — sankcja ta jednak wynika z zasadniczego stanowiska administracji, która w przejechaniu semaforu, ustawionego na „stój" dopatruje się, nie bez słuszności, poważnego naruszenia obowiązków, groźnego dla bezpieczeństwa ruchu. Srogość tej sankcji usprawiedliwiona jest jednak tylko przy idealnym stanie urządzeń zabezpieczających, do czego kolejom naszym jeszcze daleko. Dalszą troską Związku musi być zatem akcja na rzecz wprowadzenia wszędzie centralizacji zwrotnic i sygnałów, usunięcia lokalnych błędów w ustawieniu semaforów, zaopatrzenia ich bezwzględnie w tarcze ostrzegawcze oraz na rzecz ostatecznego ujednostajnienia w praktyce przepisów ruchu i sygnalizacji.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

Wspomnienia pośmiertne

Kol. JAN GODLEWSKI

Dnia 2 lutego b. r. zmarł w Gdańsku, po krótkiej chorobie ś. p. kol. Jan Godlewski — maszynista - instruktor, członek i były przewodniczący Koła m. Łódź-Kaliska i Przewodniczący Kółka Technicznego w temże Kole.

Ś. p. zmarły odznaczał się wyjątkowemi zdolnościami i nieprzeciętną pracowitością. Piastował mandat przewodniczącego Koła miejsc. ZZM. Łódź - Kaliska od dnia 25.I 1928 do dnia 16.V 1930 r. i położył w tym czasie niemałe zasługi dla rozwoju tej ważnej placówki organizacyjnej.

Obok pracy społecznej oddawał się kol. Godlewski z zamiłowaniem studjom teoretycznym i praktycznym z zakresu parowozownictwa. Swoją wiedzą i doświadczeniem dzielił się chętnie i umiejętnie z kolegami. Był założycielem i przewodniczącym Kółka Technicznego przy Kole Łódź—Kaliska i ożywiał pracę tej placówki oświatowej swoim zapałem i zdolnościami pedagogicznemi. Od początku istnienia „Techniki Parowozowej" był jej stałym korespondentem i zamieszczał na jej łamach wartościowe artykuły i cenne przyczynki z praktyki służbowej.

Zmarł w sile wieku, nabawiwszy się niebezpiecznej choroby w czasie podróży po odbiór parowozu.

W ś. p. Zmarłym tracimy jednostkę naprawdę wartościową i pracownika zewszechmiar pożytecznego.

Cześć Jego pamięci!

Kol. BRONOWSKI TADEUSZ

Dnia 2.IX 1932 zmarł nagle, na udar serca ś. p. kol. Bronowski Tadeusz, przewodniczący Koła miejsc. Warszawa - Praga i członek Zarządu Okręgu Warszawskiego Z. Z. M.

S. p. Zmarły pracował od wielu lat czynnie i owocnie w szeregach naszej organizacji i położył dla niej nie małe zasługi. W szeregach związkowych trwał wiernie i do ostatnich niemal chwil swego życia stał na usługach kolegów i w służbie umiłowanej przez siebie sprawy.

Przedwczesna śmierć Jego okryła żałobą kolegów, którzy tracą w Nim wiernego i oddanego orędownika.

Cześć Jego pamięci!

Kol. EDMUND HOPFER

Dnia 28.I 1933 padł śmiercię tragiczną na posterunku służbowym śp. kol. Edmund Hopfer, przewodniczący Koła miejsc. Z. Z. M. Warszawa-Praga, zabity przez nadjeżdżający pociąg pośpieszny na stacji Gąsocin.

Ś. p. Zmarły należał do młodych, ale wybitnych naszych działaczy. Zapał do pracy społecznej łączył się w nim z cennemi zaletami charakteru, co mu zjednało mimo młodego wieku powszechne zaufanie kolegów. Obdarzony ostatnio mandatem Przewodniczącego Koła Warszawa-Praga był całem sercem oddany sprawie związkowej i wiernie trwał pod sztandarem naszej organizacji.

Przewczesna, tragiczna śmierć niepozwoliła mu rozwinąć szerszej działalności. Żegnamy go z prawdziwym żalem, czując boleśnie stratę godnego szacunku kolegi i szlachetnego człowieka.

Cześć Jego pamięci!

POKWITOWANIE NR. 1

Zarząd Koła m. Z. Z. K. w Gdyni, spełniając miły obowiązek kwituje niniejszem z serdecznem podziękowaniem odbiór wskazanych niżej sum przeznaczonych na budowę „Domu Maszynisty" w Gdyni.

Od członków K. M. Gozdów zł. 35 gr. 40.

Od Prezydjum i Zarządu Głównego tudzież od pracowników Biura Centrali zł. 286.

Od Zarządu Okręg. Poznań zł. 22.

Razem zł. 343, gr. 40.

POZNAŃ

Pożegnanie p. inż. Stodolskiego

Z dniem 1 listopada 1932 ustąpił ze stanowiska Naczelnika Wydziału Mechanicznego DOKP Poznań p. inż. **Stodolski Mieczysław**, przeniesiony do Krakowa, na stanowisko wicedyrektora K. P.

Mimo, iż p. inż. **Stodolski** stosunkowo krótko pełnił, odpowiedzialne obowiązki zwierzchnika służby mechanicznej DOKP w Poznaniu—zdołał sobie jednakże zaskarbić pełne uznanie dla swej owocnej pracy i niepospolitych zalet charakteru. Jako wybitny i doświadczony fachowiec umiał należycie nietylko zrozumieć, ale i wczuć się w potrzeby podległego sobie personelu, w szczególności zaś troskliwą, ojcowską opieką otaczał drużyny parowozowe. Aczkolwiek urzędowanie jego przypadło na okres ciężkiego kryzysu, zmuszającego do daleko idącej oszczędności — to jednak w granicach dobra służby umiał p. inżynier **Stodolski** unikać krzywdzenia podwładnych i znaleźć zawsze drogę wyjścia, podyktowaną serdeczną życzliwością dla pracowników, pełną wyrozumiałości dla ich doli, a przedewszystkiem ożywioną poczuciem prawdziwej sprawiedliwości. Pracując w tych warunkach i stosując takie zasady — nietylko odpowiedział godnie swemu zadaniu, jako szef służby mechanicznej, lecz nadto pozostawił po sobie jaknajlepsze i jaknajserdeczniejsze wspomnienia.

To też ogół maszynistów poznańskich, z prawdziwym żalem żegnał p. inżyniera **Stodolskiego**, życząc mu jaknajlepszych rezultatów pracy na nowem stanowisku.

***

Uroczystość pożegnania p. inż. **Stodolskiego** odbyła się dn. 3. XII. 1932 r. w obecności około 150 osób z pośród personelu administracyjnego DOKP Poznań, Oddziałów Mechanicznych tejże Dyrekcji, Związku Z. Z. M., sekcji palaczy, robotników warsztatowych i t. p. Przemawiali, żegnając ustępującego Dyrektora serdecznie: pp. inż. **Ostrowski** i **Bittenek**, tudzież z ramienia Zarządu Okr. Z. Z. M. w Poznaniu, kol. Czesław **Nowicki**.

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM

Dn. 24.I.33. — w M. K. w sprawie dyspozytorów par. Lwów, w sprawie etatów i awansów, pracowników próbnych kol. Jureckiego W. z Krakowa — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Siadak.**

Dn. 27.I.33. — M. K. w sprawie dyspozytorów par. Lwów, w sprawie obsługi przez drużyny parowozowe linii — Gdynia, kol. Mleczarka z Zamościa, Raszejewskiego z Gdyni, Jurkowskiego z Laskowic, Dudały z Kościerzyny — kol. **Komorowski.**

Dn. 3.II.33. — w M. K. w sprawach zwolnionych z par. Gozdów, w sprawie dyspozytorów par. Lwów, Berezowskiego, Kraski, Fuksa — kol. **Komorowski.**

Dn. 10.III.33. — w M. K. w sprawie zwolnionych z par. Gozdów — kol. kol.: **Borkowski i Siadak.**

Dn. 13.II.33. — w DOKP Warszawa w sprawie Gębarskiego — kol. **Borkowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM

Dn. 15.I.33. Zebranie Koła Szopienice — kol. **Komorowski.**

Dn. 17.I.33. — Zebranie Koła Chełm — kol. **Siadak.**

Dn. 20—21.I.33. — w sprawach organizacyjnych w Piotrkowie — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 21.I.33. — sprawach domu związkowego we Lwowie kol. **Borkowski.**

Dn. 22.I.33. — Zjazd Okręgu Gdańskiego w Grudziądzu—kol. **Komorowski.**

Dn. 26.I.33. — Zebranie Koła Rybnik — kol. **Siadak.**

Dn. 29.I.33. — Zebranie Koła Inowrocław — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 30—31.I.33. — W sprawach centralnego ogrzewania w domu związk. we Lwowie — kol. kol. **Borkowski** i **Komorowski.**

Dn. 14.II.33. — W sprawach organizacyjnych w Brześciu — kol. **Borkowski.**

Dn. 15.II.33. — Zebranie Koła Czeremcha — kol. **Borkowski.**

Dn. 21.II.33. — Zebranie Koła Baranowicze — kol. **Siadak.**

Dn. 22.II.33. — Zebranie Koła Brześć — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 21.II.33.—Zebranie Koła Białystok — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 22.II.33. — Zebranie Koła Wołkowysk — kol. **Lisiewicz.**

SPROSTOWANIE

W związku z artykułem p. t.: **„Zdemaskowanie kłamstwa"** zamieszczonym w N-rze 12 „Maszynisty" z r. 1930, otrzymaliśmy od kol. **Rozwadowskiego Michała**, zawiadowcy parowozowni Grodno, DOKP Wilno obszerne pismo wyjaśniające, w którem stanowczo przeczy zarzutom czynionym mu w treści tego artykułu. W szczególności stwierdza kol. Rozwadowski kategorycznie, **że do B. B. Z. M. nie należy, żadnych funkcyj z ramienia tego Związku nie pełni, nikogo do tego Związku nie werbuje, a nawet nie wie, czy Związek taki na terenie parowozowni Grodno istnieje. Ponadto stwierdza kol. Rozwadowski, iż należy tylko do Z. Z. M. i że jako lojalny członek regularnie wkładki opłaca.**

Z prawdziwą satysfakcją notujemy to oświadczenie kol. Rozwadowskiego, stwierdzając, iż zostaliśmy co do Jego osoby wprowadzeni w błąd dając wiarę informacjom, których autentyczność wydała się nam niewątpliwą zwłaszcza w związku z rozwydrzoną agitacją B. B. Z. M. na terenie DOKP. Wilno. Za wyrządzoną kol. Rozwadowskiemu mimo woli krzywdę, szczerze Go przepraszamy.

PODZIĘKOWANIA

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p Tadeusza **Bronowskiego**, a w szczególności przedstawicielom Zarządu Głównego oraz Okręgowego Z. Z. M., Zarządom Kół Z. Z. M.: Warszawa—Praga, Warszawa—Wschodnia, Wileńską, Warszawa — Główna, orkiestrze kolejowej warsztatów Warszawa—Praga oraz przyjacielom i kolegom zmarłego — składamy serdeczne podziękowanie.

Żona z dziećmi.

***

Pogrążeni w głębokim żalu po stracie ś. p. Edmunda **Hopfera** — składamy serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za szybkie wypłacenie odprawy związkowej, p. inż. Maciejewskiemu za życzliwą pomoc w sprowadzeniu

zwłok oraz zorganizowanie eksportacji do kościoła, Zarządowi Koła Z. Z. M., orkiestrze warsztatów Warszawa — Praga oraz wszystkim, którzy w ciężkich chwilach okazali nam serce, współczucie i pomoc.

Żona, dzieci i rodzice.

***

Wszystkim, którzy wzięli udział pogrzebie ś. p. Antoniego Dobrowolskiego, a w szczególności p. Hildebrandtowi, Przewodniczącemu Koła Z. Z. M. w Nowy Sączu, kolegom Zmałego oraz tym wszystkim, którzy okazali nam pomoc i współczucie w ciężkich chwilach — składamy serdeczne podziękowanie.

Żona i dzieci.

***

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie kol. Jaworskiemu za sumienną i skuteczną obronę w Komisji Dyscyplinarnej.

Stanisław Kamiński
masz. par. — Częstochowa.

***

Zarządowi Głównemu ZZM za pomoc prawną, p. Mec. Zaczyńskiemu za obronę przed sądem składam serdeczne podziękowanie.

Duchalski Fr.

STAN MAJĄTKOWY
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 1932 R.

STAN CZYNNY:

Kasa		3.832.19
Banki	1.732.74	
P.K.O. r/k bieżący		
„ „ oszczędnośc.	7.082.73	
Państw. Bank Rolny	76.98	8.892.45
Waluty obce		
Rubli ros. w złocie 50.—		244.—
Nieruchomości		1.248.313.33
Ruchomości		65.377.49
Udziały i papiery procentowe		10.429.87
Weksle w portfelu		19.227.—
Dłużnicy		177.262.97
		1.533.579.30

STAN BIERNY:

Fundusz Odpraw Emerytalnych	443.039.61
„ Kasy Pośmiertnej	97.806.57
„ „ Pogrzebowej	7.865.—
„ Rezerwowy	100.000.—
„ Nieruchomości	479.460.49
„ Amortyzacyjny	50.292.68
„ Szkolny dla sierot po masz.	818.69
Wierzyciele	91.940.70
Długi hipoteczne	262.355.56
	1.533.579.30

Skarbnik Związku:
(—) **Lisiewicz Józef.**

Przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej
(—) **Wł. Wierzbicki.**

Prezes Związku
(—) **P. Borkowski.**

Członkowie Głównej Komisji Rewiz.
(—) **Bol. Witkowski.**
(—) **J. Bartuś.**

Księgowy:
(—) **A. Walewski.**

OBROTY
NA RACHUNKU FUNDUSZU ODPRAW EMERYTALNYCH W ROKU 1932

	Wpływy z tytułu wkładek	Wypłac. tyt. Odpraw Emer.	Koszty admin. 2½% wpływów	Saldo na dzień 1-go nast. m-ca
Saldo na 1.I. 1932 r.				484.071.94
Styczeń	22.220.50	26.684.—	555.51	479.052.93
Luty	24.035.50	27.068.—	600.89	475.419.54
Marzec	24.278.50	24.450.—	606.99	474.641.05
Kwiecień	22.703.49	30.312.—	567.59	466.464.95
Maj	18.841.—	21.695.—	471.02	463.139.93
Czerwiec	31.507.—	35.000.41	787.68	458.858.84
Lipiec	21.793.—	23.950.—	544.83	456.157.01
Sierpień	17.206.—	22.968.—	430.15	449.964.86
Wrzesień	22.357.25	33.549.—	558.93	438.214.18
Październik	19.674.—	27.307.—	491.85	430.089.33
Listopad	56.295.50	67.138.—	1.407.39	417.839.44
Grudzień	24.232.—	25.895.60	605.80	415.570.04
	305.143.74	366.017.01	7.628.63	415.570.04
Procenty za 1932 r. 6% w stos. rocz.				27.469.57
Saldo na dzień 31. XII. 1932 r.				443.039.61

Skarbnik Związku:
(—) **J. Lisiewicz.**

Prezes Związku:
(—) **P. Borkowski.**

Przewodniczący Główn. Kom. Rewiz. (—) **W. Wierzbicki.**
Członkowie Główn. Kom. Rewiz. (—) **B. Witkowski.**
(—) **J. Bartuś.**

Księgowy:
(—) **A. Walewski.**

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. Wacław Siadak. Druk. „Robotnik", Warecka 7.